



Mobilitätskonzept Bernardgasse

Ergebnisbericht zur Mobilitätserhebung und Empfehlungen zum Mobilitätskonzept

superwien urbanism zt gmbh

Lenaugasse 2/4

1080 Vienna, Austria

Wien

Juli, 2022



Inhaltsverzeichnis

1 RAHMENBEDINGUNGEN	3
2 MOBILITÄTSERHEBUNG	4
2.1 STELLPLATZERHEBUNG BERNARDGASSE	5
2.1.1 <i>Methode zur Stellplatzzerhebung</i>	5
2.1.2 <i>Tatsächliche Stellplatznutzung</i>	6
2.2 ERHEBUNG DES ALTERNATIVEN STELLPLATZANGEBOTS.....	8
2.2.1 <i>Methode zur garagen- und stellplatzzerhebung</i>	8
2.2.2 <i>Ergebnisse zum alternativem Stellplatzangebot</i>	8
2.3 MOBILITÄTSVERHALTEN DER GEWERBETREIBENDEN.....	9
2.3.1 <i>Methode zur Erhebung des Mobilitätsverhaltens</i>	10
2.3.2 <i>Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten</i>	10
3 MOBILITÄTSKONZEPT	12
3.1 MULTIMODALITÄT	12
3.1.1 <i>Privater Pkw</i>	13
3.1.2 <i>Motorisierter Verkehr - Carsharing</i>	13
3.1.3 <i>Nicht motorisierter Verkehr</i>	15
3.2 ALTERNATIVES STELLPLATZANGEBOT.....	16
3.2.1 <i>Verfügbare Stellplätze in der Umgebung</i>	16
3.2.2 <i>weitere Alternativen</i>	18
3.3 INDIVIDUELLE MOBILITÄTSBERATUNG	19
3.3.1 <i>Erfolgte Kontaktaufnahme</i>	19
3.3.2 <i>Ausblick Mobilitätsberatung</i>	19
3.3.3 <i>Anreize zur Multimodalität</i>	20
4 FAZIT	21
5 QUELLENVERZEICHNIS.....	23
6 ABBILDUNGSVERZEICHNIS	23
ANHANG A - GESPRÄCHSLEITFADEN KURZBEFRAGUNG STELLPLATZERHEBUNG	24
ANHANG B - GESPRÄCHSLEITFADEN KURZBEFRAGUNG ALTERNATIVES STELLPLATZANGEBOT	25
ANHANG C – INTERVIEWLEITFADEN MOBILITÄTSVERHALTEN GEWERBETREIBENDE.....	26
ANHANG D – PRÄSENTATION MOBILITÄTSKONZEPT	30
ANHANG E – FRAGEBOGEN ZUM PRIVATEN MOBILITÄTSVERHALTEN	36

1 Rahmenbedingungen

Die Bernardgasse ist eine schmale Einbahnstraße zwischen Lerchenfelder Straße und Neustiftgasse im siebten Wiener Gemeindebezirk. Die 550 Meter lange Gasse wird von Anrainer*innen besonders wegen der vielen, gut erhaltenen Biedermeier-Gebäude und ihrer ruhigen Lage trotz der unmittelbaren Nähe zum Gürtel und weiteren Verkehrsachsen geschätzt. Ein Problem stellt allerdings die schmale Breite der Gasse dar, die im Durchschnitt nur etwa zehn Meter misst. Auf den schmalen Gehsteigen ist es besonders mit Kinderwagen oder anderen breiten Gefährten schwierig, aneinander vorbeizukommen. Oft kommt es zu Unfällen oder Schäden, da größere Kraftfahrzeuge zwischen den auf beiden Seiten parkenden Autos stecken bleiben.

Im Zuge der geplanten Leitungserneuerungen in der Bernardgasse wurde ein Beteiligungsprozess zur Umgestaltung der schmalen Straße eingeleitet. Der darauf aufbauende Entwurf für die Gasse sieht eine echte Wohnstraße mit vielen Maßnahmen zu klimatischen Verbesserungen wie Begrünung und Wasserelementen, sowie einer erhöhten Aufenthaltsqualität vor. Der Begriff "echte" Wohnstraße deutet dabei auf die maximale Verkehrsberuhigung hin, die nicht zuletzt durch die radikale Reduktion der Stellplätze in der Gasse entsteht. Dadurch kann in Zukunft auch Parkplatzsuchverkehr unterbunden werden, welcher zum aktuellen Zeitpunkt mitunter den Großteil des entstehenden Verkehrs in der Straße ausmacht. Dieser zukunftsweisende Schritt wird sich unweigerlich auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Bernardgasse und der Umgebung auswirken.

Parallel zur Entwurfsgestaltung wurde deswegen begleitend eine Mobilitätserhebung sowie ein angepasstes Mobilitätskonzept vom Bezirk in Auftrag gegeben, um die Anrainer*innen der Bernardgasse sanft in die Verkehrswende zu führen. Hierzu wurden verschiedene aktuelle Verkehrs-Nutzungsmuster der Anrainer*innen und Geschäftstreibenden in der Gasse sowie der voraussichtliche zukünftige Bedarf ermittelt. Die Ergebnisse dieser Erhebungen sind im Folgenden strukturiert dargestellt.

2 MOBILITÄTSERHEBUNG

Im ersten Schritt zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Bernardgasse wurde eine umfangreiche Mobilitätserhebung durchgeführt. Von Interesse waren diesbezüglich vor allem die Stellplatznutzung, Potenziale für alternative Stellplatzangebote sowie das Mobilitätsverhalten der Gewerbetreibenden bzw. der Angestellten und Kund*innen.

Im 7. Wiener Gemeindebezirk lässt sich in den letzten sieben Jahren ein Rückgang von fast 1.000 privaten Pkws verzeichnen (siehe Abb. 1) und das, obwohl die Bevölkerungsanzahl im Bezirk steigt. Die meisten Wege werden im Bezirk zu Fuß zurückgelegt, gefolgt vom öffentlichen Verkehr. Lediglich 16% nutzen den motorisierten Verkehr und 14% das Fahrrad (siehe Abb. 2). Laut einer Studie aus dem Jahr 2019 kombinieren die meisten Bewohner*innen unterschiedliche Verkehrsmittel – Die Nutzung des privaten Pkw, öffentliche Verkehrsmittel, zu Fuß gehen, Radfahren etc. (Vgl. SORA 2019).

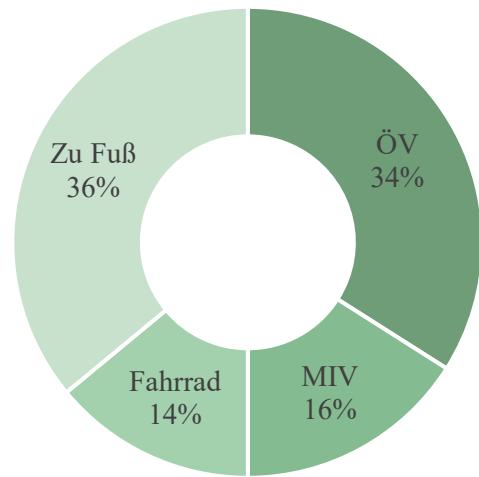


Abbildung 2 Modal Split der Bezirke Neubau und Mariahilf

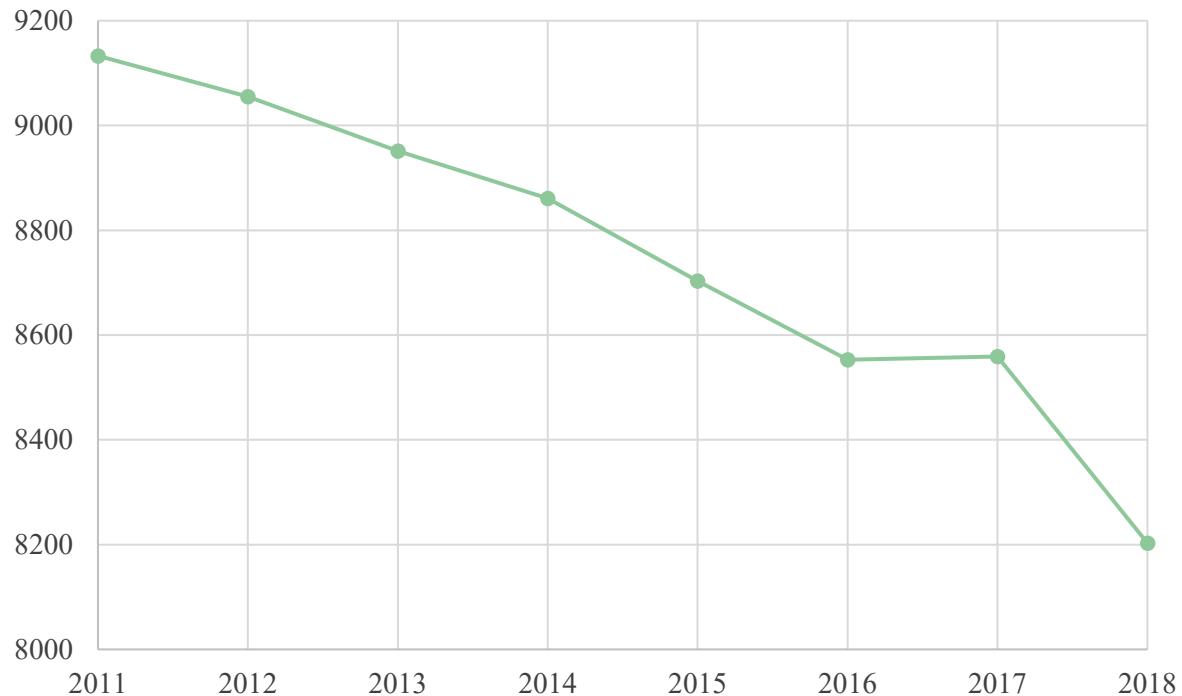


Abbildung 1 Private Pkw im Bezirk Neubau

Entlang der Bernardgasse wohnen um die 615 Personen. 75% der Anrainer*innen besitzen kein Auto. Die 150 registrierten Parkpickerl decken sich ziemlich genau mit den 25% Autobesitzern in der Bernardgasse. Die privaten Pkws werden aktuell Großteils im öffentlichen Raum abgestellt.

Um das Mobilitätsverhalten der Anrainer*innen besser nachvollziehen zu können, wurde eine Stellplatzerhebung vorgenommen. Im weiteren Schritt wurde das Potenzial der zusätzlichen Stellplatzangebote - hauptsächlich in Parkgaragen - in unmittelbarer Umgebung zur Bernardgasse erhoben. Schlussendlich wurde noch das Mobilitätsverhalten der Gewerbetreibenden abgefragt. Die Erkenntnisse aus der Mobilitätserhebung dienen als Grundlage für das Mobilitätskonzept bzw. die empfohlenen Alternativen hinsichtlich des wegfallenden Stellplatzangebotes für die Bernardgasse.

2.1 STELLPLATZERHEBUNG BERNARDGASSE

Im Zuge der Mobilitätserhebung in der Bernardgasse wurde das Mobilitätsverhalten der Anrainer*innen sowie der Gewerbetreibenden und ihrer Kund*innen aufgenommen, analysiert und hieraus Aussagen zur tatsächlichen Nutzung des Stellplatzangebotes abgeleitet. Von Interesse waren dabei die Art und Häufigkeit der Pkw-Nutzung und insbesondere wie viele Stellplätze von Anrainer*innen genutzt werden, ob es sich um Kurz- oder Langzeitparker*innen handelt und schlussendlich auch der Anteil der Anrainer*innen bei den Kurzzeitparkenden.

2.1.1 Methode zur Stellplatzerhebung

Die Mobilitätserhebung erfolgte als Vor-Ort-Begehung inklusive Kurzgesprächen mit Pkw-Nutzer*innen. Die Erhebung fand in der KW 23 2022 statt und wurde von vier Mitarbeiter*innen des Architekturbüros superwien durchgeführt. Am Dienstag, 07.06.2022, Donnerstag, 09.06.2022 und Samstag, 11.06.2022, jeweils um 6:00, 10:00 und 15:00 wurden die Kennzeichen der parkenden Pkws notiert und anschließend miteinander abgeglichen. Die einzelnen Erhebungen dauerten jeweils um die zwei Stunden.

Für die Erhebung wurde die Bernardgasse in drei Abschnitte unterteilt - Abschnitt 1 von Lerchenfeldergürtel bis Kaiserstraße, Abschnitt 2 von Kaiserstraße bis Schottenfeldgasse und Abschnitt 3 von Schottenfeldgasse bis Zieglergasse. Des Weiteren wurde zwischen Nord- und Südseite unterschieden. Für die einheitliche Erfassung der Kennzeichen wurde eine Excel-Tabelle erstellt, in welcher die Kennzeichen in den entsprechenden Zellen, stellvertretend für die Parkplätze auf der jeweiligen Straßenseite, eingetragen wurden. Nachdem alle Erhebungen abgeschlossen waren, wurden alle Notizen in ein Dokument zusammengefasst. Somit konnte die Parkdauer der einzelnen Pkws und die Anzahl der freien Stellplätze übersichtlich erhoben

und über die gesamte Woche verglichen werden. Anhand der Aufbereitung der Daten konnten für jeden Erhebungstag Informationen hinsichtlich der Anzahl der Parkplätze in der Bernardgasse, dem Anteil der Pkws mit Parkpickerl, sowie den freien Stellplätzen bzw. Angaben zu „Dauerparker–Pkws“, die den ganzen Tag oder auch die ganze Woche am selben Stellplatz parken - abgeleitet werden. Aus den Ergebnissen der einzelnen Tage wurden anschließend Mittelwerte gebildet, um einen Überblick über die Gesamtsituation hinsichtlich der Nutzung der Stellplätze in der Bernardgasse zu bekommen.

Neben den Kennzeichen wurden auch die Parkpickerl und Parkscheine bei der Erhebung notiert. Aus diesen Notizen konnten Aussagen hinsichtlich des Anteils der Anrainer*innen sowie dem Anteil der Stellplatznutzer*innen ohne Wiener Kennzeichen abgeleitet werden.

Im Zuge der Erhebung kam es auch zu Kurzbefragungen von ein- und aussteigenden Personen, die ihren Pkw in der Bernardgasse parkten. Dafür wurde im Vorfeld ein Gesprächsleitfaden erstellt (siehe Anhang A). Es wurde der Bezug zur Bernardgasse abgefragt - wohnen, arbeiten, Kund*in - sowie die Parkdauer und auch die Bereitschaft, zukünftig in einer Garage in der Umgebung zu parken. An den drei Erhebungstagen wurden zehn Gespräche geführt.

2.1.2 Tatsächliche Stellplatznutzung

Insgesamt stehen in der Bernardgasse rund 124 Stellplätze zur Verfügung. Die Anzahl der Stellplätze variiert leicht, je nach der Größe der Autos, beispielsweise ob vermehrt Lieferwägen oder Smarts parken. So wurden am Dienstag durchschnittlich 119 Stellplätze in der Bernardgasse erhoben, am Donnerstag 124 und am Samstag 130. Derzeit befindet sich auch eine Baustelle in der Bernardgasse, welche die Anzahl der verfügbaren Stellplätze reduziert. Des Weiteren sind in der Bernardgasse Gastgärten, Ein- und Ausfahrten, Ladezonen und Halteverbote.

Grundsätzlich besteht eine hohe Auslastung der Stellplätze. Am Dienstag und Donnerstag waren um die 89% der zur Verfügung stehenden Stellplätze belegt. Am Samstag war die Auslastung mit 82% etwas geringer. Werden die Erhebungstage gesamtheitlich betrachtet, waren im Durchschnitt lediglich 14% der Stellplätze in der Bernardgasse frei.

Durchschnittlich waren 54% Parkplätze den ganzen Tag vom gleichen Pkw belegt. Daraus

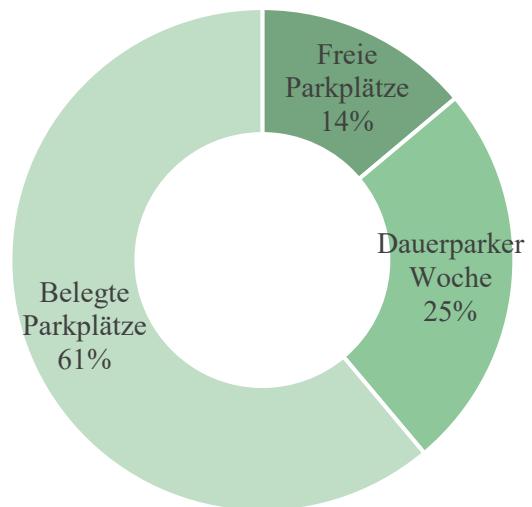


Abbildung 3 Auslastung der Stellplätze in der Bernardgasse

lässt sich ableiten, dass die Nutzung dieser Pkw nicht täglich erfolgt und somit etwa die Hälfte der Pkw-Nutzer*innen nicht täglich auf ihr Auto angewiesen sind. 25% der Stellplätze in der Bernardgasse waren die gesamte Woche durchgehend von den gleichen Pkws belegt. Dies zeigt, dass etwa ein Viertel der Pkw-Nutzer*innen das Auto die ganze Woche nicht nutzen.

80% der Pkws haben ein Parkpickerl, lediglich 7% der parkenden Autos waren nicht in Wien gemeldet. Die angegebenen Anteile sind anhand von Mittelwerten aus allen drei Erhebungstagen abgeleitet. Die Ergebnisse hinsichtlich der Parkpickerl zeigen, dass der Großteil der Stellplätze von Anrainer*innen genutzt wird.

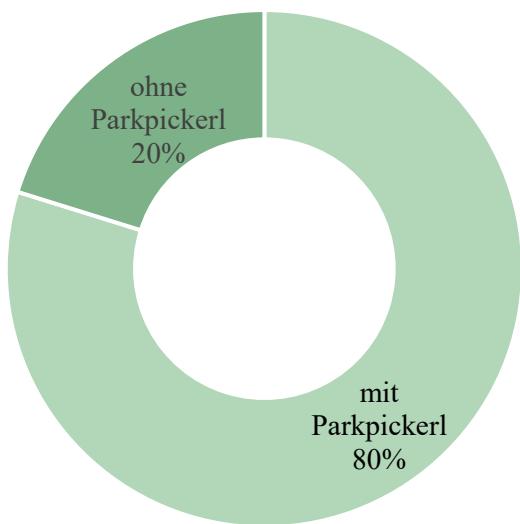


Abbildung 4 Anteil der Pkws mit Parkpickerl

Hinsichtlich der Kurzgespräche wurden die meisten Personen (fünf) bei der Erhebung um 10:00 angetroffen, zwei Personen um 6:00 und drei bei der Erhebung um 15:00. Sieben der zehn Gesprächspartner*innen waren Anrainer*innen. Die meisten gaben an, ihr Auto aus beruflichen Gründen zu benötigen. Es wurde darauf hingewiesen, dass es aktuell bereits nicht genügend Parkplätze in der Bernardgasse gäbe. Eine interviewte Person gab an, deswegen meist in der Schottenfeldgasse zu parken. Eine weitere, in der Bernardgasse wohnhafte Person gab an, bereits in einer Garage in der Umgebung zu parken, derzeit aber das 12-fache des Parkpickerl-Preises zu zahlen. Für vier Gesprächsteilnehmer*innen würde ein Garagenplatz eine Alternative darstellen. Es wurden allerdings Bedenken hinsichtlich der Preise und der Entfernung zur eigenen Wohnung geäußert. Ein Baustellenmitarbeiter in der Bernardgasse fügte hinzu, dass die meisten Tiefgaragen für Kleintransporter zu niedrig seien. Ein Betriebsmitarbeiter gab an, lediglich 15-20 Minuten in der Bernardgasse zu parken, weshalb eine Garage keine Alternative für ihn darstelle. Insgesamt stellt ein Garagenplatz für die Hälfte der Gesprächspartner*innen keine Alternative dar. Als Grund werden hierfür die hohen Kosten genannt. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass das wohnungsnahe Parken vor allem für ältere und gesundheitlich beeinträchtigte Personen ermöglicht werden muss.

2.2 ERHEBUNG DES ALTERNATIVEN STELLPLATZANGEBOTS

Durch den Wegfall von knapp 120 Stellplätzen in der Bernardgasse erhöht sich der Druck auf Pkw-Besitzer*innen, alternative Stellplätze zu jenen in der Gasse zu finden. Um zu vermeiden, dass sich die Autos lediglich auf die umliegenden Straßen verteilen, wurde hierzu das Angebot an alternativen Stellplätzen in einem Umkreis von etwa zehn Gehminuten Entfernung zur Bernardgasse erhoben.

2.2.1 Methode zur Garagen- und Stellplatzerhebung

Zunächst wurde eine Onlinerecherche zu naheliegenden Garagen durchgeführt, um sämtliche privaten Parkmöglichkeiten im Umfeld von etwa zehn Minuten Fußweg zu sammeln. Dabei wurde auf Grundlagen wie der Parkraumbilanz Wien-Neubau vom Verkehrsplanungsbüro *komobile* zurückgegriffen (Vgl. komobile 2019). Diese wurde durch gezielte Suchanfragen auf *Google* und Plattformen wie *immobilienscout24.at*, *willhaben.at* und vereinzelten Immobilien-Websites erweitert. Zusätzlich zur Onlinerecherche wurde eine Begehung der umliegenden Straßen in einem Radius von zehn Gehminuten durchgeführt. Hierbei wurden auch kleinere Garagen - beispielsweise in Privathäusern - oder das Stellplatzangebot in den Innenhöfen erfasst. Insgesamt wurden so 69 Garagen und andere Stellplatzangebote ausgemacht, von diesen wiederum 48 erfolgreich kontaktiert wurden.

Bei der persönlichen Kontaktaufnahme per Telefon oder vor Ort wurden Kurzinterviews nach einem zuvor erstellten Leitfaden geführt (siehe Anhang B), Die Interviews konnten jedoch aufgrund es mangelnden Interesses Seitens der Gesprächspartner*innen nur selten vollständig geführt werden. In diesen Fällen wurde der Fokus auf die Fragen nach den Kapazitäten und verfügbaren Stellplätzen gelegt. Zusätzliche Angaben zu Kosten, Entfernung und Kontaktmöglichkeiten wurden, sofern nicht im Interview erhoben, online recherchiert. Alle erhobenen Daten hinsichtlich dem alternativem Stellplatzangebot wurden übersichtlich in Excel-Tabellen aufbereitet.

2.2.2 Ergebnisse zum alternativem Stellplatzangebot

Basierend auf den Ergebnissen aus Onlinerecherche, Gesprächen und Begehungen stehen an 18 Standorten freie Stellplätze in der Umgebung der Bernardgasse zur Verfügung. Die Kosten für die freien Garagenstellplätze liegen im Durchschnitt bei 135€ pro Monat (zwischen 74€ und 390€ pro Monat).



Mobilitätserhebung Bernardgasse | Erreichbare Garagen in zehn Gehminuten

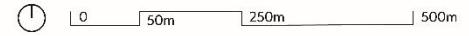


Abbildung 5: Auslastung der Parkgaragen in zehn Gehminuten

Detaillierte Informationen zum Stellplatzangebot rund um die Bernardgasse sind im Kapitel 3.2 angeführt.

2.3 MOBILITÄTSVERHALTEN DER GEWERBETREIBENDEN

In der Bernardgasse befinden sich um die 20 Betriebe bzw. Gewerbe, die teilweise auf Lieferungen und Kund*innenverkehr angewiesen sind. Ziel der Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Gewerbetreibenden war es, ihre Bedürfnisse hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem Pkw bzw. mit anderen Kraftfahrzeugen zu ermitteln. Von besonderem Interesse war dabei die Notwendigkeit von Stellplätzen und Flächen zum Be- und Entladen. Hinsichtlich der benötigten Flächen wurde zwischen direkt am Standort des Gewerbes und in

fußläufiger Erreichbarkeit gelegenen Parkmöglichkeiten unterschieden. Im Zuge der Erhebung wurden Informationen zu Alternativen hinsichtlich des Stellplatzangebotes erhoben.

2.3.1 Methode zur Erhebung des Mobilitätsverhaltens

Im ersten Schritt wurde eine Kontaktliste mit allen Gewerbetreibenden in der Bernardgasse erstellt. Diese Liste diente als Grundlage für die Kontaktaufnahme zu entsprechenden Betrieben bzw. Personen. In weiterer Folge wurden Gespräche mit 14 Personen geführt. Die Erhebung fand mittels leitfadenorientierten Interviews statt (siehe Anhang C). Da es sich bei der Erhebung um eine qualitative Methode handelt, ist darauf hinzuweisen, dass die Aussagen auf Einschätzungen der Gesprächspartner*innen beruhen und nicht zu verallgemeinern sind.

Der Interviewleitfaden ist in mehrere Abschnitte gegliedert. Gestartet wurde mit dem Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter*innen. Im Zuge des Interviews wurde unter anderem das Vorhandensein eines Dienstwagens und das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter*innen - wie die Mitarbeiter den Standort des Unternehmens erreichen - abgefragt. Diesbezüglich war lediglich der letzte Wegabschnitt von Interesse, weshalb keine Angaben zu Park+Ride oder Bike+Ride abgefragt wurden. Des Weiteren wurde um eine Einschätzung zu den genutzten Stellplatzmöglichkeiten gebeten und inwiefern die Mitarbeiter*innen betreffend ihrer Arbeit auf ein Auto angewiesen sind.

Im weiteren Schritt wurde nach dem Mobilitätsverhalten der Kund*innen und anderer Besucher*innen, wie beispielsweise Geschäftspartner*innen, gefragt. Hierbei war von Interesse, ob Kund*innen regelmäßig zum Standort des Betriebes kommen, mit welchem Verkehrsmittel die Kund*innen den Betrieb erreichen und ob sie dabei auf einen Pkw angewiesen sind.

Abschließend wurden Angaben zum Lieferverkehr abgefragt - zu welchem Zeitpunkt erfolgt die Anlieferung? Mit was für einem Fahrzeug? Wie lange dauert die Zulieferung? Wo parken die Fahrzeuge für gewöhnlich? Die Ergebnisse der Interviews wurden in einer Exceltabelle gesammelt und aufbereitet.

2.3.2 Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten

Bei der Befragung der 14 Betriebe kam heraus, dass es in der Bernardgasse circa sechs Dienstwagen gibt, die hauptsächlich im öffentlichen Raum abgestellt werden. Die Abhängigkeit vom Pkw bzw. Dienstwagen sei allerdings gering. Genannt wurden hierfür Aktivitäten wie Warentransporte oder Einkäufe. Die 60 bis 70 Mitarbeiter*innen der Geschäftstreibenden in der Bernardgasse seien laut Aussagen der Gesprächspartner*innen nicht direkt auf ein eigenes Auto angewiesen, obwohl einige nicht aus Wien kommen. Viele Mitarbeiter*innen kämen demnach mit dem Rad, zu Fuß oder mit den öffentlichen

Verkehrsmitteln zur Arbeit. Teilweise würde die Anreise allerdings auch mit dem Pkw erfolgen. Dieser würde dann hauptsächlich im öffentlichen Raum geparkt.

Alle Betriebe haben Kund*innenverkehr, wenn auch in sehr unterschiedlichem Ausmaß. Am Wochenende bestünde so gut wie keinen Kund*innenverkehr, eine Ausnahme stellt hierbei die Gastronomie dar. Laut den Angaben der Gesprächspartner*innen kommen ca. 50% der Kund*innen mit dem Pkw und die andere Hälfte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Einige kämen aber auch mit dem Rad oder zu Fuß. Teilweise seien die Kund*innen auf einen Pkw angewiesen, beispielsweise wenn sie von außerhalb Wiens oder aus dem Ausland anreisen. Das Verkehrsaufkommen hinsichtlich der Geschäftspartner*innen sei in der Bernardgasse sehr gering.

Der Großteil der Betriebe ist auf regelmäßige Lieferungen angewiesen, manche Betriebe nur auf sporadische Zusendungen, andere bekommen mehrmals wöchentlich Zulieferungen. Die Dauer der Lieferungen beträgt meist nur wenige Minuten und findet sowohl in Ladezonen, Ausfahrten und teilweise auch auf der Fahrbahn oder am Gehsteig statt. Die Zulieferung erfolgt mittels Lkws oder Zustellbussen. Für manche Betriebe ist eine alternative Belieferung durch kleinere Fahrzeuge vorstellbar.

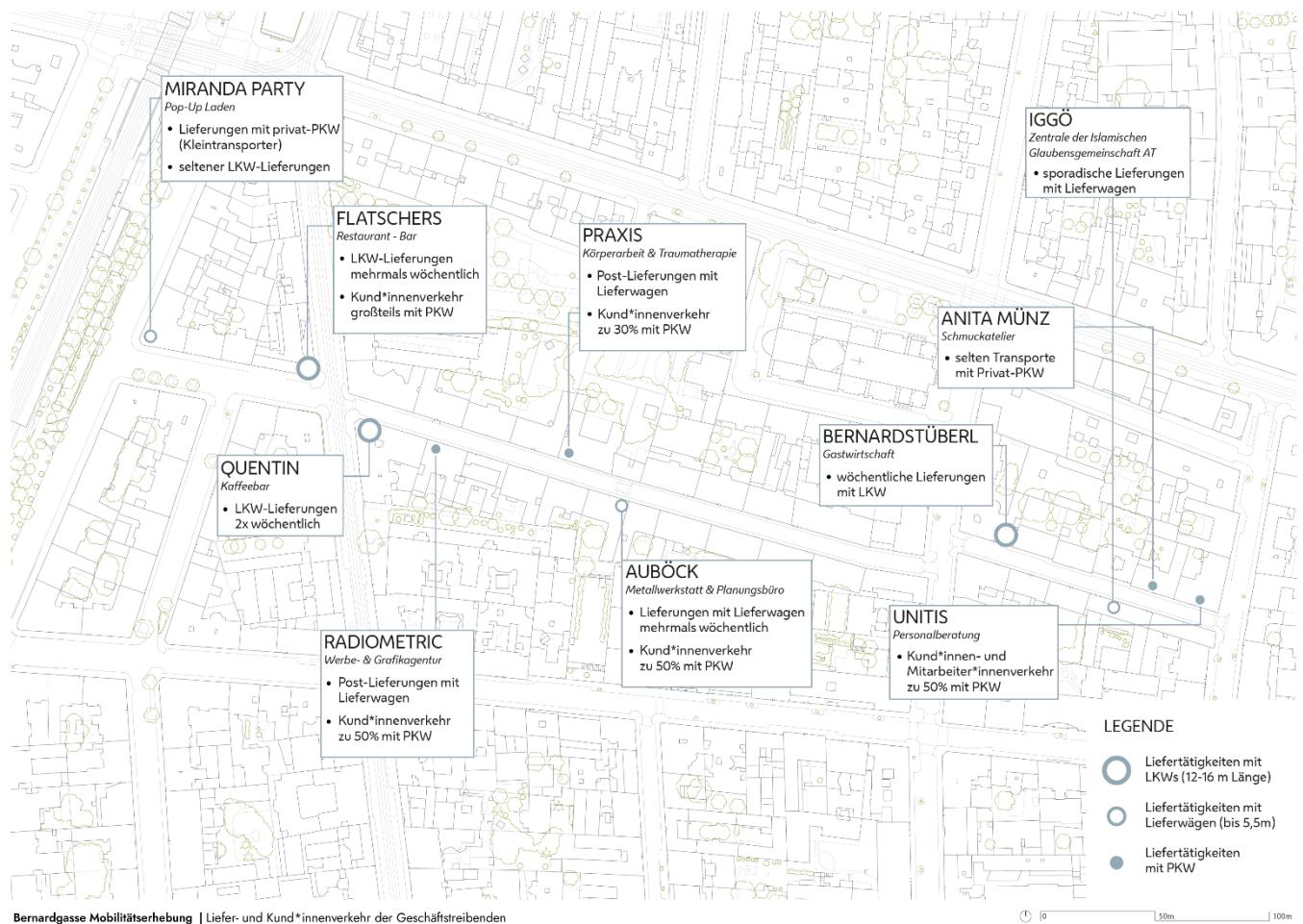


Abbildung 6: Liefer- und Kund*innenverkehr der Geschäftstreibenden in der Bernardgasse

3 MOBILITÄTSKONZEPT

Abgeleitet von den Erkenntnissen aus der Mobilitätserhebung wird in den folgenden Kapiteln ein Mobilitätskonzept hinsichtlich der Umgestaltung der Bernardgasse dargestellt. Von Seiten der Verfasser*innen wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Ergebnissen zum Mobilitätskonzept um Empfehlungen und ein Aufzeigen von Alternativen handelt und keine Handlungsanweisung darstellt.

Im Zuge der Umgestaltung fallen sämtliche Stellplätze in der Bernardgasse weg. In der Planung wurde berücksichtigt, ausreichend Halte- und Lieferzonen für Betriebe einzurichten und die Zufahrt für Anrainer*innen zu ermöglichen. Die ca. 20 Anrainer*innenparkplätze sollen teilweise in die umliegenden Seitenstraßen verlegt werden. Langfristig soll idealerweise ein sanfter Umstieg in Richtung Multimodalität erreicht werden. Hierfür sind gute Voraussetzungen rund um die Bernardgasse gegeben. Das Verkehrsnetz des öffentlichen Verkehrs ist im 7. Wiener Gemeindebezirk sehr gut ausgebaut und auch Angebote hinsichtlich Carsharings und nicht motorisiertem Verkehr sind vorhanden.

Auch hinsichtlich des alternativen Stellplatzangebotes in Garagen und privaten Abstellflächen in der Umgebung der Bernardgasse gibt es Potenziale, die auch Garagenplätze im 15. und 16. Wiener Gemeindebezirk berücksichtigen. Zudem stellen aktuell nicht genutzte Flächen, wie beispielsweise Stellplätze in Innenhöfen oder die geschlossene Parkgarage in der Wimbergergasse, Möglichkeiten dar, den Anrainer*innen der Bernardgasse Stellplätze anzubieten.

Das Mobilitätskonzept für die Bernardgasse beinhaltet eine umfangreiche Mobilitätsberatung. Den Anrainer*innen sollen Alternativen gegenüber dem eigenen Pkw aufgezeigt werden. Interessierte Personen sollen beim Umstieg unterstützt werden. Dafür ist eine Kontaktstelle für Bürger*innen grundlegend.

3.1 MULTIMODALITÄT

Unter Multimodalität wird die Nutzung von mehreren unterschiedlichen Verkehrs- und Transportmitteln verstanden. Es werden nicht alle Wege z.B. mit dem eigenen Auto zurückgelegt, sondern die Verkehrsmittelwahl wird an die Situation angepasst. Beispielsweise wird für Ausflüge oder schwere Transporte das Auto genutzt - ev. in Form von Sharing Angeboten. Für den Arbeitsweg werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt und in der Freizeit werden die Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit der Multimodalität kann auf ein vielfältiges Mobilitätsangebot zurückgegriffen werden, was langfristig eine Reduktion der Nutzung von privaten Pkws bedeutet. Eine grundlegende Rolle spielt dabei der Umweltverbund

- umweltfreundliche Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel, nicht motorisierter Verkehr und Carsharing (Vgl. VCD 2022).

3.1.1 Privater Pkw

Ein eigenes Auto verursacht - neben der Anschaffung - laufende Kosten wie Tankkosten, Reparaturkosten, Steuern, sowie Kosten für die Versicherung und das Parken. Hinzu kommt auch der Wertverlust über die Jahre. Laut dem Car Cost Index kostet ein Klein- und Mittelwagen in Österreich 520,- im Monat (Vgl. LeasePlan 2018). Die Kosten variieren jedoch stark, je nach Fahrzeugtyp, Nutzung, etc.

Es stellt sich die Frage, ab wann sich ein privater Pkw auszahlt. Geht man von den 520,- pro Monat aus, rentiert sich ein individuell genutzter Pkw ab ca. 11.000 gefahrene Kilometer jährlich. Diese Strecke entspricht 800 km im Monat oder 16-mal der Strecke zwischen Berlin und Wien (700 km). Wird das eigene Auto nicht für eine Strecke von 11.000 im Jahr genutzt, lohnen sich Alternativen zum privaten Pkw wie öffentliche Verkehrsmittel, das Rad bzw.- Lastenrad, das zu Fuß gehen und Roller bzw. Mopedfahren. Auch Carsharing Angebote und andere Sharing-Modelle stellen eine Alternative zum privaten Pkw dar.

Ab wann rentiert sich ein
eigenes Auto ?

+ Tankkosten
+ Reparaturen
+ Steuern
+ Versicherungen
+ Parken
+ Wertverlust

520,-
im Monat
in Österreich

ab 11.000 km
jährlich!

Alternativen zum
privaten PKW ?

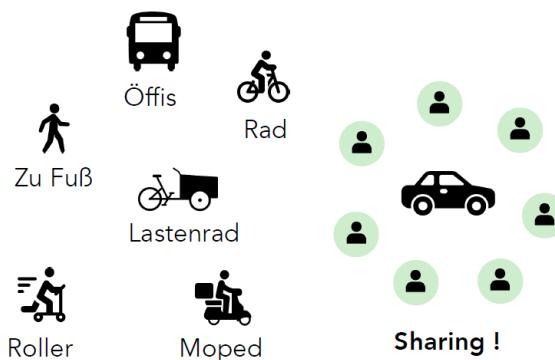


Abbildung 7: Rentabilität und Alternativen zum privaten Pkw

3.1.2 Motorisierte Verkehr - Carsharing

Hinsichtlich Carsharing gibt es unterschiedliche Angebote. Es kann unter anderem zwischen standortgebundene bzw. stationsbasierte Angebote und Free Floating Carsharing unterschieden werden. Bei den standortgebundenen Angeboten gibt es fixe Abhol- und Rückgabeorte.

Aufgrund des fixen Netzwerks wird diese Form von Carsharing meist als Zusatzangebot zum öffentlichen Verkehr genutzt und weniger für Alltagswege wie beispielsweise den täglichen Weg zur Arbeit. Beim Free Floating Konzept gibt es keine fixen Standorte, die Fahrzeuge können in einem definierten Bereich überall abgestellt werden. Die Nutzung erfolgt über eine App. Durch die flexible Nutzung bietet dieses Konzept vor allem auch Möglichkeiten für spontane und kurze Wege (Vgl. VCÖ 2022). Des Weiteren gibt es Plattformen, auf denen Autobesitzer ihren eigenen privaten Pkw als Sharing Fahrzeug anbieten können. Zudem ergänzen CarPooling Angebote wie Mitfahrbörsen für Pendler*innen die Pkw-Nutzung ohne eigenes Auto.

Im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden die Carsharing Angebote rund um die Bernardgasse erhoben. Zurzeit gibt es Standorte von WienMobil (Wiener Linien) am Ceija-Stojka-Platz sowie von ÖBB Rail & Drive am Westbahnhof. Im Zuge der Umgestaltung gibt es die Möglichkeit für einen Standort des Vereins Elfride in der Bernardgasse. Dafür müsste allerdings eine Abstellmöglichkeit in einer Garage in der Bernardgasse geschaffen sein. An der Ecke Schottenfeldgasse und Westbahnstraße ist des Weiteren ein Standort von MoPoint geplant. Die Kosten belaufen sich dabei zwischen 1,60 € und 5,80 € pro Stunde, die Preise pro Tag reichen von 34,80 € bis 145 € am Wochenende.

Standortgebunden					
	Ort	Angebot	Preis €/h	Preis €/Tag	Anmerkungen
WienMobil	Ceija-Stojka-Platz	28 E-Auto, Moped, Rad	5,80 inkl. Strom	67,30 inkl. Strom	
ÖBB Rail & Drive	Westbahnhof	18 Fahrzeuge	5,80 am Tag 1,60 nachts	58,- inkl. Sprit	
Verein Elfride	Möglichkeit für Standort in Bernardgasse	2 Fahrzeuge	1,60 unter der Woche	34,80 + Tankkosten	Mitgliedsbeitrag 60,- (bei Besitz von Jahreskarte + ÖBB Vorteilscard oder Klimaticket werden diese als Fahrguthaben gutgeschrieben)
			1,85 am Wochenende		
MoPoint	kommt Schottenfeldgasse/Westbahnstraße	E-Autos, E-Mopeds, Rad	-	65,- am Tag	
				vergünstigt in der Nacht	
				145,- Fr. bis So.	

Abbildung 8: Standortgebundene Carsharing Angebote in unmittelbarer Umgebung zur Bernardgasse

Hinsichtlich des Free Floating Konzeptes gibt es in der Umgebung der Bernardgasse die Anbieter ShareNow und ELOOP. Die Nutzung erfolgt bei beiden Angeboten über eine App. Die Preise reichen von 0,26 € pro Minute bzw. 7,17 € pro Stunde bis 0,54 € pro Minute. Der Tagespreis liegt zwischen 25 € und 109,9 €.

Free Floating					
	Ort	Angebot	Preis €/h	Preis €/Tag	Anmerkungen
ShareNow	keine Station, Wien größtenteils	hunderte Autos - verschiedene Modelle	0,26 pro Minute	25,-	Nutzung über App
			7,17		keine Tankkosten
ELOOP	-	200 Tesla	0,54 pro Minute	109,9	Nutzung über App kostenlos Laden an 1.900 Ladestationen

Abbildung 9: Free Floating Carsharing Angebote in unmittelbarer Nähe zur Bernardgasse

Neben den genannten Carsharing Angeboten gibt es Plattformen, die zwischen Automieter- und Vermieter vermitteln, wie GoMore und GetAround. Bei GoMore gibt es bezüglich der Bernardgasse im Umkreis von 1 km um die 10 Einträge. Der Preis für einen Tag beginnt mit 27 €. GetAround bietet die gleichen Leistungen an, ist allerdings teurer. Diese Plattformen könnte für Autobesitzer, die ihr privates Auto zur Verfügung stellen wollen, interessant sein.

Auch Mitfahrbörsen für Pendler*innen können eine gute Alternative zum eigenen Auto darstellen. Zu nennen sind hierbei die Plattformen [PendlerInitiative.at](#) und [BlaBlaCar](#).

3.1.3 Nicht motorisierter Verkehr

Ein Aspekt der Multimodalität und der umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl ist das Radfahren. Auch diesbezüglich gibt es bereits ein breites Angebot rund um die Bernardgasse. Am Ceija-Stojka-Platz bietet die WienMobil Rad Station die Möglichkeit, ein Rad für 0,60 € für 30 Minuten - sogar nur 0,30 € für Wiener Linien Stammkund*innen - auszuleihen.

Hinsichtlich der Fahrradstellplätze gibt es Verbesserungsmöglichkeiten. Es gibt in der Bernardgasse aktuell um die 40 Radbügel. Im Laufe des Beteiligungsprozesses zur Umgestaltung der Bernardgasse wurden mehr Fahrradabstellmöglichkeiten bzw. Radmodule als häufiger Wunsch genannt. Zukünftig sollen diese strategisch im öffentlichen Raum platziert werden. Radfahrer*innen sind sehr "umwegrestistent" weshalb eine hohe Dichte an Abstellmöglichkeiten zu empfehlen ist. Auch eine Kombination aus Radabstellanlage und Sitzmöglichkeit ist anzudenken.

Ein Lastenrad kann als Alternative für größere Transporte genutzt werden. Die Stadt Wien fördert Betriebe beim Kauf von E-Lastenräder bis Ende 2022 mit bis zu 30%. Eine alternative bietet Lastenrad Sharing. Rund um die Bernardgasse gibt es bereits Angebote, wie beispielsweise das Grätzlrad Wien, welches für 24 Stunden gratis genutzt werden kann. Die Standorte befinden sich in der Burggasse 116, 1070 und bei Church of Bikes in der

Florianigasse 68, 1080. Zudem bietet das „Lastenradkollektiv“ einen Verleih gegen eine freiwillige Spende. Die Lastenräder können bei der U-Bahnstation Thaliastraße, in der Liebhartsgasse (1160) und am Westbahnhof ausgeliehen werden. Des Weiteren gibt es im 5. Wiener Gemeindebezirk Standorte von Heavy Pedals und MoPoint mit einem Lastenradverleih um 45,- pro Tag.

3.2 ALTERNATIVES STELLPLATZANGEBOT

Der Verzicht auf den eigenen Pkw ist in manchen individuellen Fällen nicht möglich oder wird schlicht abgelehnt. Um dem hohen Druck auf den Parkraum im öffentlichen Raum entgegenzutreten, wurde – wie bereits in Kapitel 3 beschrieben – das Angebot an freien Stellplätzen in privaten Bereichen in einem fußläufigen Umkreis von zehn Gehminuten ausgehend von der Bernardgasse erhoben. Besonders jenseits des Gürtels liegt hier viel Potenzial, oftmals auch deutlich günstiger und sogar näher gelegen als in den benachbarten Innenstadtbezirken. Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind viele dieser Garagen sehr gut erreichbar.

3.2.1 Verfügbare Stellplätze in der Umgebung

Wie bereits in Kapitel 3.2 aufgeführt, bestehen Angebote für private Stellplätze in einem Umkreis von zehn Gehminuten. Rund 18 Garagen mit freien Kapazitäten konnten bei der Recherche ausfindig gemacht werden. Die genaue Anzahl an Stellplätzen ist unbekannt, da hierzu die Auskünfte von Seiten der Stellplatzbetreiber*innen unterschiedlich spezifisch ausfielen. Die Anzahl freier Stellplätze dürfte sich im Rahmen von 200 bis 400 privaten Parkplätzen in Garagen oder Innenhöfen bewegen. Den größten Anteil bilden hierbei die Garagen jenseits des Gürtels, wie etwa die der Stadthalle oder Lugner City, sowie BOE Parking am Ludo-Hartmann-Platz im 16. Wiener Gemeindebezirk. Diese Optionen fallen zudem deutlich günstiger aus als jene im 7. oder 8. Bezirk.

Mit einigen Garagenbetreiber*innen wurden von Seiten des Bezirks spezielle Angebote für Anrainer*innen der Bernardgasse ausgehandelt. Dies betrifft etwa die Lugner Garage in der Kaiserstraße 45. Hier werden speziell 20 Parkplätze für Anrainer*innen der Bernardgasse reserviert.

In der folgenden Abbildung sind die Ergebnisse der Garagen- und Stellplatzerhebung aufgelistet.

Garagen- und Stellplatzangebot				
im Umkreis von 10 Gehminuten				
Name + Adresse	Entfernung		Stellplätzeplätze	
	in m	Gehminuten	Kapazität	frei
BOE Parking 1160 16., Ludo-Hartmann-Platz	450 m	7	169	ja
Lugner City Garage 15., Neubaugürtel 41/ Moeringgasse 20	500 m	7	854	50%
Parkhaus Elbl 7., Neubaugasse 47	700 m	9	200	ja
Lugner Garage 7., Kaiserstraße 45	650 m	9	135	20
PAYUCA Garage 16., Gaullachergasse 11	600 m	9	k.A.	2
Tiefgarage Schlesingerplatz 8., Schlesingerpl.	800 m	10	247	ja
Stadthallengarage 15., Vogelweidplatz	700 m	10	704	ja
Arcotel Hotelgarage 7., Neubaugürtel 34-36	1000 m	12	250	ja
PRIVAT				
IMMO-CONTRACT 7., Neustiftgasse 106	250 m	3	k.A.	min. 2
privat 7., Halbgasse	400 m	4	k.A.	1
NGH 7., Neustiftgasse 60	450 m	5	63	1
Garagenboxen 7., Zieglergasse 55	450 m	6	17	3
Santner Immobilien 7., Neustiftgasse 50	500 m	6	16	1
NV Immobilien 7., Neustiftgasse 67-69	550 m	6	20	6
IMV Garagen 7., Kaiserstraße 68	550 m	7	23	2
IMV Garagen 7., Kandlgasse 17	700 m	7	k.A.	min. 2
IMMO-CONTRACT 7., Döblergasse 1-3	650 m	8	k.A.	min. 2
privat 7., Wimbergergasse 14-16	650 m	9	101	2
privat 8., Strozzigasse 10	700 m	9	99	wenig
Lind Immobilien 7., Kaiserstraße/ Westbahnstraße	750 m	10	k.A.	1
IMV Garagen 7., Zeltgasse 1A	1000 m	13	k.A.	1
POTENZIAL				
privater Innenhof 7., Bernardgasse 28	200 m	3	4	
Garage mit defektem Lift 7., Burggasse 105-107	m	7	3 derzeit, 41 üblich	38

Abbildung 10: Angebot an Garagen- und Stellplätze im Umkreis von 10 Gehminuten

3.2.2 Weitere Alternativen

Neben der Anmietung eines privaten Stellplatzes gibt es weitere Alternativen zu einem Parkplatz im Straßenraum der Bernardgasse. So könnten beispielsweise sämtliche Anrainer*innenparkplätze - die an dieser Stelle wegfallen - auf Kosten von öffentlichen Parkplätzen in den umliegenden Gassen verteilt werden.

Auch manche der Innenhöfe bergen Potenzial, um hier weitere Private Stellplätze zu errichten, wie etwa im Innenhof der Bernardgasse Hausnummer 28 (siehe Abb. 9). Der Innenhof wird derzeit anderweitig als Abstellfläche genutzt. Der Platz reicht für vier Stellplätze. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Stellplätze nicht über Mietverträge an spezifische Wohneinheiten gebunden werden, sondern in erster Linie allen Anwohner*innen im Haus und darüber hinaus allen Anwohner*innen der Bernardgasse entgeltlich angeboten werden.

Des Weiteren können Konzepte wie ein geteilter Stellplatz zwischen Gewerbetreibenden und Privatpersonen oder auch innerhalb der beiden Gruppen beworben werden. In solchen Fällen würden sich die Parteien einen Stellplatz in vereinbarten Zeitperioden teilen, dieser stünde beispielsweise untertags Gewerbetreibenden, nachts der oder dem Anrainer*in zur Verfügung. Im Rahmen einer individuellen Mobilitätsberatung könnte hierzu eine Vermittlung sowie Klärung von Details stattfinden.

Ein weiteres Potenzial besteht bei den Ladezonen, welche außerhalb definierter Lieferzeiten für Kund*innen und Besucher*innen im Rahmen der Kurzparkzone (exklusive Parkpickerl) zur Verfügung stehen könnten.

Im Rahmen sowohl der Mobilitätserhebung als auch des Beteiligungsverfahrens zur Umgestaltung der Bernardgasse wurde immer wieder auf das geschlossene Parkhaus in der Wimbergergasse hingewiesen. Hierzu konnten keine konkreten Details erhoben werden, jedoch würde die Reaktivierung des Parkhauses Platz für diverse Möglichkeiten bieten. Der Standort bietet sich ideal für die Errichtung eines Mobilitätshubs für Anrainer*innen an. Dieser könnte Stellplätze für Car- und Lastenrad Sharing, E-Tankstellen, Anrainer*innenparkplätze oder auch einen Umschlagplatz mit Paketstation für kleine Warenmengen an einem Ort, etwa im Erdgeschoß, bündeln. Je nach Platz, baulichen Einschränkungen und Ausgestaltung könnten in den oberen Etagen auch andere Funktionen Platz finden, zum Beispiel zur kulturellen Nutzung, ähnlich dem Konzept zur Zwischennutzung der *Garage Grande* im 16. Bezirk (vgl. Garage Grande, o.J.).

3.3 INDIVIDUELLE MOBILITÄTSBERATUNG

Die Umgestaltung der Bernardgasse wird Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Anrainer*innen haben. Um die Bewohner*innen bei der Umstellung zu unterstützen ist eine individuelle Mobilitätsberatung vorgesehen. In den folgenden Kapiteln werden bisher gesetzte Schritte und Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise angeführt.

3.3.1 Erfolgte Kontaktaufnahme

Im Zuge der zweiten Beteiligungsphase zur Umgestaltung wurden bereits Maßnahmen in Richtung Mobilitätsberatung gesetzt. Bei der Präsentation des Entwurfs der Bernardgasse am 22.06.2022 wurden die ersten Ergebnisse der Mobilitätserhebung erläutert. Dabei wurde auf die Ausgangslage im Bezirk bzw. in der Bernardgasse eingegangen und Ergebnisse der Stellplatzerhebung und der Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Geschäftstreibenden dargestellt. Des Weiteren wurde ein erster Einblick zu alternativen Stellplatzmöglichkeiten und alternative Mobilitätsangebote gegeben (siehe Anhang D). Im Laufe der Informationsveranstaltung wurden eine Liste für Interessierte an einer individuellen Mobilitätsberatung sowie ein Fragebogen (siehe Anhang E) zum eigenen Mobilitätsverhalten aufgelegt, wobei der Rücklauf diesbezüglich gering war.

Am 29.06.2022 fand der dritte Infopoint in der Bernardgasse statt, bei dem Mitarbeiter*innen des Architekturbüros superwien mit ihrer Mobilitätsexpertise zur Verfügung standen. Anrainer*innen wurden dabei über die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmittel - Multimodalität - sowie der Möglichkeit von Sharing Angeboten informiert. Des Weiteren konnte bereits eine Auskunft zu Garagenplätzen gegeben werden.

3.3.2 Ausblick Mobilitätsberatung

Im nächsten Schritt der Mobilitätsberatung ist eine Kontaktadresse für Bürger*innen zu empfehlen. Von Vorteil wäre eine Kontaktstelle in unmittelbare Nähe zur Bernardgasse - beispielsweise das Büro Lebendige Lerchenfelderstraße in der Lerchenfelder Straße. An der Kontaktadresse könnten Dienst-/Öffnungszeiten - beispielsweise zwei Mal wöchentlich für vier Stunden - für eine individuelle Mobilitätsberatung angeboten werden. In Wien gibt es bereits Anlaufstellen zur Mobilitätsberatung wie beispielsweise in der Seestadt Aspern, wo Beratungsgespräche zu bestimmten Öffnungszeiten angeboten werden, oder die Mobilitätsberatung von den Wiener Linien. Auch Online gibt es Websites auf denen man das eigene Mobilitätsverhalten hinsichtlich der Kosten, der Zeit etc. analysieren und mit anderen Mobilitätsformen vergleichen kann.

Der Schwerpunkt bei der individuellen Mobilitätsberatung liegt auf dem Umstieg zur nachhaltige Mobilität bzw. dem Umweltverbund - öffentliche Verkehrsmittel, Radfahren, zu

Fuß gehen und Sharing Angebote. Die Mobilitätsberatung ist sowohl für Privatpersonen als auch für Betriebe und Geschäftstreibende angedacht. Hinsichtlich der Geschäftstreibenden ist beispielsweise ein Hauptaspekt eine Park+Ride Lösung für die Mitarbeiter*innen aufzuzeigen. Die Gruppe der Männer zwischen 30-64 Jahre, die als höchste abgeschlossene Ausbildung eine Lehre/BMS haben, sind laut einer Studie besonders autoaffin, weshalb vor allem diese Gruppe mittels der individuellen Mobilitätsberatung erreicht werden soll (Vgl. SORA 2019).

Zur weiteren Information der Anrainer*innen kann ein Flyer mit Information bezüglich des alternativen Stellplatzangebotes und der Mobilitätsberatung erstellt werden, der an die betroffenen Haushalte verschickt wird.

Eine alternative Möglichkeit ist ein Living Street Experiment, welches die Veränderungen durch die Umgestaltung und der damit einhergehenden Verkehrsberuhigung simuliert. Die Bernardgasse wird dafür bereits vorab einen Tag, ein Wochenende oder eine Woche für den Verkehr abseits des Anrainerverkehrs gesperrt. Elemente, wie die Straße genutzt werden wird, können mittels tactical urbanism Gestaltung simuliert werden. Während der Living Street können Mobilitätsangebote beworben und getestet werden. Zudem können auch andere Angebote aus Bereichen wie der Gesundheit, Bauernmarkt, Kulinarik, etc. platziert werden. Die Living Street selbst setzt den Fokus auf eine lebenswerte Straße mit Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten für Spiel und Freizeit. Die Anrainer*innen und Gewerbetreibende können die Living Street direkt mitgestalten, und sich auch ggf. besser kennen lernen. Die Living Street kann auch für die Detailvorstellung und Erarbeitung der kommenden permanenten Änderungen genutzt werden. Vertreter*innen der Planungsbüros, der involvierten Magistratsabteilungen und des Bezirks würden während des Experiments für Fragen und Diskussionen zur Verfügung stehen und die Living Street begleiten.

3.3.3 Anreize zur Multimodalität

Neben einer umfangreichen Mobilitätsberatung können Anreize den Umstieg - weg vom eigenen Auto hin zu alternative Mobilitätsformen bzw. Verkehrsmittel - der Bevölkerung näherbringen. Anzudenken ist dabei ein Belohnungssystem beim Verzicht bzw. Verkauf des eigenen Autos oder ein Testangebot für den öffentlichen Verkehr - beispielsweise ein Schnupperticket, Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr beim Verkauf des privaten Pkw, oder der Rückgabe des Parkpickerls. Auch ein Abtausch Pkw gegen E-Bike - ggf. mit Sonderförderung zusätzlich zu den vorhandenen Förderungen stell eine Möglichkeit dar. Spezifisch für Mitarbeiter*innen der Gewerbetreibenden in der Bernardgasse ist ein kostenloses Jahresticket zum Testen der öffentlichen Verkehrsanbindung und Etablierung von Gewohnheiten - zusammen mit einer Beratung für den Arbeitsweg hinsichtlich der Last Mile - anzudenken.

Eine weitere Möglichkeit Anreize zu schaffen ist ein Gewinnspiel beim Verkauf des eigenen Autos.

Ein Schnupperticket ist auch für Sharing Angebote - Auto, Fahrrad und Lastenrad - vorstellbar. Generell ist es von Vorteil Sharing Plattformen einzubinden und wenn möglich Spezialangebote auszuhandeln.

4 Fazit

Im Zuge der Umgestaltung der Bernardgasse kommt es zu einer umfangreichen Verkehrsberuhigung sowie zum Wegfall der Pkw-Stellplätze. Diese Entwicklung hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Anrainer*innen, welche in weiterer Folge Unterstützung in Form von individueller Mobilitätsberatung hinsichtlich der Mobilitäts- und Verkehrsmittelwahl benötigen. Gemeinsam soll ein Schritt in Richtung Multimodalität gesetzt werden. Der Großteil der Anrainer*innen – um die 75% - besitzen keinen privaten Pkw. Trotzdem gibt es aktuell eine hohe Auslastung der zur Verfügung stehenden Stellplätze in der Bernardgasse. Aus der Mobilitätserhebung lässt sich ableiten, dass die Hälfte der Pkw-Besitzer*innen ihr Auto nicht täglich nutzen. Ein Viertel hat das Auto in der gesamten Erhebungswoche nicht genutzt. Hier muss angesetzt werden und Alternativen zum kaum genutzten privaten Pkw aufgezeigt werden. Die Bernardgasse bietet bereits jetzt eine gute Ausgangslage für ein multimodales Mobilitätsverhalten. Der öffentliche Verkehr ist im 7. Wiener Gemeindebezirk gut ausgebaut und es gibt Angebote für Carsharing, Rad- bzw. Lastenradverleih.

Für die Betriebe mit Standort in der Bernardgasse sind im Entwurf zur Umgestaltung ausreichend Lieferzonen vorgesehen. Da Mitarbeiter*innen und Kund*innen die Betriebe teilweise mit dem Pkw erreichen braucht es alternative Lösungsansätze. Dabei spielen Bewusstseinsbildung und individuelle Mobilitätsberatung eine grundlegende Rolle. Der Fokus liegt dabei auf der Last Mile. Für die Mobilitätsberatung ist eine Anlaufstelle für interessierte Anrainer*innen mit fixem Standort und Öffnungszeiten zu empfehlen. Hier soll es möglich sein, sich über die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Sharing Angeboten zu informieren. Neben der Mobilitätsberatung können auch Anreize zum Umstieg auf ein multimodales Mobilitätsverhalten gesetzt werden. Zu nennen sind hierbei beispielsweise Vergünstigungen hinsichtlich öffentlicher Verkehrsmittel oder (E)-Lastenräder und ÖV-Jahreskarten beim Verkauf des privaten Pkws sowie Gewinnspiele und ein Schnupperticket für die öffentlichen Verkehrsmittel und Sharing Angebote.

Dennoch gibt es Anrainer*innen, die aus unterschiedlichen Gründen auf einen privaten Pkw angewiesen sind. Für diejenigen braucht es alternative Stellplatzangebote – am besten in den umliegenden Garagen. Aus der Mobilitätserhebung geht hervor, dass für die meisten Pkw-

Besitzer*innen das Parken in einer Garage vorstellbar ist. Die Bereitschaft hängt allerdings stark vom Preis und der Entfernung zur eigenen Wohnung ab. Hinsichtlich des alternativen Stellplatzangebotes besteht in der Umgebung der Bernardgasse durchaus Potenzial, vor allem wenn aktuell nicht genutzt Flächen mobilisiert werden und die Anrainer*innen bereit sich ihr Auto auch im 15. oder 16. Bezirk zu parken.

5 Quellenverzeichnis

Garage Grande, Deinhardstein-gasse 12-14, 1160 Wien. Ein Projekt der GB* für die Bezirke 16, 17, 18 und 19. Online unter: <https://garagegrande.at/>

Komobile (2019): Parkraumbilanz Wien-Neubau, Endbericht. Wien 2019

LeasePlan (2018): Car Cost Index des Fuhrparkmanagers. Online unter: <https://www.leaseplan.com/de-de/fuhrparkmanagement/>

SORA (2019): Evidenz Mobilität Neubau, Zusammenschau aus unterschiedlichen SORA-Studien.

VCD (2022): Multimodalität und Intermodalität. Online unter: <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/was-ist-multimodalitaet>

VCÖ (2022): Carsharing-Systeme im Vergleich. Online unter: <https://www.vcoe.at/carsharing>

6 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Private Pkw im Bezirk Neubau	4
Abbildung 2 Modal Split der Bezirke Neubau und Mariahilf.....	4
Abbildung 3 Auslastung der Stellplätze in der Bernardgasse	6
Abbildung 4 Anteil der Pkws mit Parkpickerl.....	7
Abbildung 5: Auslastung der Parkgaragen in zehn Gehminuten	9
Abbildung 6: Liefer- und Kund*innenverkehr der Geschäftstreibenden	11
Abbildung 7: Rentabilität und Alternativen zum privaten Pkw.....	13
Abbildung 8: Standortgebundene Carsharing Angebote in unmittelbarer Umgebung	14
Abbildung 9: Free Floating Carsharing Angebote in unmittelbarer Nähe zur Bernardgasse	15
Abbildung 10: Angebot an Garagen- und Stellplätze im Umkreis von 10 Gehminuten.....	17

Anhang A - Gesprächsleitfaden Kurzbefragung Stellplatzerhebung

Anhang B - Gesprächsleitfaden Kurzbefragung alternatives
Stellplatzangebot

Anhang C – Interviewleitfaden Mobilitätsverhalten
Gewerbetreibende

Anhang D – Präsentation Mobilitätskonzept

Anhang E – Fragebogen zum privaten Mobilitätsverhalten